

**PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU DLA
BUDOWY CHODNIKA PRZYJEZDNIOWEGO PRZY DRODZE WOJEWÓDZKIEJ
NR 919 (ULICY RACIBORSKIEJ) W MIEJSCOWOŚCI SOŚNICOWICE NA ODCINKU
OD ULICY ZIELONEJ W SOŚNICOWICACH DO ULICY KUŹNICZKA W TRACHACH.**

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

Lp.	Wyszczególnienie	Nr strony	Nr rysunku
A. CZĘŚĆ OPISOWA – zawartość			
1	Strona tytułowa	I	
2	Zawartość dokumentacji	II	
3	Opis techniczny		
	1. Wprowadzenie	2	
	2. Opis stanu istniejącego	2	
	3. Opis stanu projektowanego	4	
	4. Zestawienie oznakowania	5	
	5. Zasady umieszczania i konstrukcja znaków	5	
	6. Bibliografia	7	
B. CZĘŚĆ GRAFICZNA - spis rysunków			
1	Plan orientacyjny		01
2	Plan sytuacyjny		02

OPIS TECHNICZNY

do projektu docelowej organizacji ruchu dla
budowy chodnika przyjezdniowego przy drodze wojewódzkiej nr 919 (ulicy Raciborskiej)
w miejscowości Sośnicowice na odcinku od ulicy Zielonej w Sośnicowicach do ulicy
Kuźniczka w Trachach.

1. WPROWADZENIE.

Przedmiotem opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu drogowego dla budowy chodnika przyjezdniowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 919 w miejscowości Sośnicowice na odcinku od ulicy Zielonej w Sośnicowicach do ulicy Kuźniczka w Trachach.

Projektowana organizacja ruchu ma na celu prawidłowe oznakowanie nowego przejścia dla pieszych w rejonie skrzyżowania z ulicą Zieloną.

Projektowane rozwiązania mają na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa zarówno ruchu pieszego jak i kołowego.

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

W stanie istniejącym ulica Raciborska jest ulicą dwukierunkową prowadzącą ruch o dość dużym natężeniu ze znaczącym udziałem samochodów ciężarowych. Ulica Raciborska znajduje się w ciągu Drogi Wojewódzkiej nr 919. W chwili obecnej ulica ma przekrój drogowy wyposażony w jezdnię o szerokości 6,3 – 6,5 m oraz pobocza gruntowe o szerokości od 1,25 do 1,50 m. Droga na przedmiotowym odcinku biegnie w połowie zbocza istniejącego wzniesienia w związku z tym działki znajdujące się po zachodniej stronie jezdni znajdują od kilkunastu do kilkudziesięciu centymetrów niżej od istniejącej drogi, zaś działki leżące po wschodniej stronie drogi znajdują się w poziomie jezdni lub nieco wyżej. Odwodnienie drogowe stanowią obustronne rowy w bardzo złym stanie technicznym. Sytuację pogarsza fakt istnienia wjazdów wyposażonych w niedrożne przepusty (istniejące przepusty są w 80-90% przekroju zasypane i praktycznie niedrożne, dodatkowo występują wjazdy nie posiadające żadnych elementów pozwalających na przepływ wód deszczowych.

Nawierzchnia drogi wojewódzkiej nr 919 wykonana jest w technologii betonu asfaltowego, jednakże krawężdzi po obu stronach posiadają liczne spękania i ubytki, widoczne są ślady napraw w ramach bieżącego utrzymania, jednak zabiegi te wydają się być nie wystarczające, gdyż w pobliżu miejsc uzupełnienia nawierzchni występują ubytki w ich masie. Warto wspomnieć, że nawierzchnia asfaltowa ulicy Raciborskiej położona jest odcinkowo na istniejących warstwach kostki betonowej grubości ok. 15 cm.

W ramach wstępnych prac dokonano rozpoznania geologicznego zarówno nawierzchni ulicy Raciborskiej jak również terenu przyległego, na którym ma być sytuowany projektowany chodnik. Wyniki badań zostały zebrane i załączone w odrębnym tomie będących częścią składową niniejszej dokumentacji technicznej.

Ulica Raciborska posiada oznakowanie poziome w dość dobrym stanie technicznym.

Największą różnorodność konstrukcyjną prezentują istniejące wjazdy do posesji, w większości wykonane są jako gruntowe o nawierzchni trawiastej, ale funkcjonują także wjazdy o nawierzchni z betonu asfaltowego, tłucznia kamiennego, kostki betonowej, płyt betonowych prostokątnych o wymiarach ok. 15 x 30 cm.

Warto zwrócić uwagę, że w stanie obecnym ruch pieszy odbywa się wąskimi poboczami w bezpośredniej bliskości ruchu kołowego z dużym udziałem ruchu ciężkiego poruszającego się z nadmierną prędkością, ograniczenia prędkości wynikające z istniejących znaków D-42 i D-43 są przez większość kierowców, w tym samochodów ciężarowych, lekceważone.

Przedmiotowy odcinek oznakowany jest znakami pionowymi zestawionymi szczegółowo w poniższej tabeli:

L.p.	Symbol	Ilość [szt.]
1	A-16	1
2	A-4	1
3	A-7	1
4	B-18 "2,5t"	1
5	B-20	2
6	B-33 (40 km/h)	4
7	D-1	1
8	D-15	2
9	D-40	1
10	D-41	1
11	D-42	2
12	D-4a	1
13	D-6 + Agatka	2
14	E-17a "Sośnicowice"	1
15	E-17a "Trachy"	1
16	E-18a "Sośnicowice"	1
17	E-18a "Trachy"	1
18	T-23b	1
19	U-18a - lustro drogowe	1

3. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO.

Inwestycja polegająca na budowie chodnika po wschodniej stronie ulicy Raciborskiej składać się będzie z następujących robót:

- regulacji i wymianie krawężnika na krawężnik 20x30x100 cm na ławie betonowej z oporem,
- regulacji szerokości wschodniego pasa wraz z wymianą konstrukcji na połowie jego szerokości,
- budowie zarurowania istniejącego rowu drogowego na przedmiotowym odcinku w śladzie istniejącego pobocza gruntowego,
- budowie nawierzchni chodnika z kostki betonowej drobnowymiarowej,
- regulacja geometrii istniejących wjazdów i wymianie nawierzchni na nawierzchnię z kostki betonowej drobnowymiarowej,

W zakresie organizacji ruchu zmiany polegać będą na wyznaczeniu i oznakowaniu nowego przejścia dla pieszych przez północny wlot ulicy Raciborskiej (DW nr 919) do skrzyżowania z ulicą Zieloną w Sośnicowicach. Przejście to oznakowane będzie znakiem poziomym P-10 wraz z liniami zatrzymań umieszczonymi w odległości 2,00 m od przejścia dla każdego z kierunków – są to linie P-14. Przejście oznakowane będzie znakami pionowymi D-6 wzbogaconymi o symbol „Agatka” z uwagi na pojawiające się w ruchu pieszym dzieci w wieku szkolnym, które dotychczas wystawione były na największe niebezpieczeństwo.

Oznakowanie projektowanego przejścia dla pieszych pokazano na rysunku nr 02.

4. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA.

4.1. Zestawienie oznakowania pionowego

L.p.	Symbol	Ilość [szt.]
1	D-6 + Agatka	4

4.2. Zestawienie oznakowania poziomego

L.p.	Symbol	Długość [mb]	Powierzchnia [m ²]
1	P-14	6,5	2,4375
2	P-10	-	14

5. ZASADY UMIESZCZANIA I KONSTRUKCJA ZNAKÓW.

Znaki należy umieszczać po prawej stronie jezdni, jeżeli dotyczą jadących wszystkimi pasami ruchu.

Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach, ramach, wysięgnikach wykonanych z ocynkowanych rur lub kątowników, względnie innych kształtowników. Zaleca się umocowywanie znaków na słupkach metalowych o przekroju okrągłym. Dopuszcza się też wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i wyjątkowo elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich do umocowywania na nich konstrukcji podtrzymujących tarcze znaków, pod warunkiem, że umieszczenie znaku będzie zgodne z przepisami instrukcji i nie będzie wpływało na korozję obiektu.

Tarcze znaków powinny być odchyłone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków odblaskowych powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczane są na łukach poziomych odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.

Odległość znaku od jezdni powinna wynosić:

- na ulicach 0,50 - 2,00 m od krawędzi jezdni. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku.
- na pasie dzielącym jezdnie dróg dwujezdniowych - 0,50 m od zewnętrznej krawędzi opaski.

Wysokość umieszczania znaków przy ulicach powinna wynosić - 2,00 m. Odległość tą odmierza się od dolnej krawędzi lub najniżej położonego jej punktu.

Wyżej wymienione zasady zaczerpnięto z Instrukcji [1]

Rury konstrukcji wsporczych znaków powinny odpowiadać wymaganiom PN - H - 74219, PN - H - 74220. Powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna nie powinna wykazywać wad w postaci łusek, pęknięć, zwalcowań i naderwań. Dopuszczalne są rysy wynikające z procesu wytwarzania, mieszczące się w granicach dopuszczalnych odchyłek wymiarowych. Końce rur powinny być obcięte równo i prostopadle do osi rury. Rury powinny być proste. Dopuszczalna miejscowa krzywizna nie powinna przekraczać 1,5 mm na 1 m długości rury. Rury powinny być wykonane ze stali w gatunkach dopuszczonych przez normy: PN-H-84023-07, PN-H-84018, PN-H-84019, PN-H-84030-02. Do ocynkowania rur stosuje się gatunek cynku Raf według PN-H-82200.

Tarcze znaków należy wykonać z blachy stalowej lub aluminiowej. Tarcza z blachy stalowej powinna mieć grubość conajmniej 1,00 mm, natomiast z blachy aluminiowej conajmniej 2 mm (jeśli są tłoczenia, a znak będzie umieszczony w ramce to grubość może zmniejszyć się do 1,5 mm. Tarcza musi być równa i gładka - bez odkształceń płaszczyzny znaku, w tym pofałdowań, wgłęć, lokalnych wgnieceń lub nierówności itp. Krawędzie znaku muszą być równe i nieostre, podwójnie gięte na całym obwodzie. Tarcze znaków powinny zostać pokryte folią odblaskową 3M II generacji.

Znaki wykorzystane do oznakowania miejsca robót przy krawędzi ulicy Raciborskiej powinny być wykonane w rozmiarze - **duże. Tarcze znaków powinny zostać pokryte folią odblaskową 3M II generacji (powierzchnia czołowa odblaskowa typ 2).**

Wyżej wymienione zasady zaczerpnięto z Instrukcji [1] oraz OST [4]

6. BIBLIOGRAFIA

1. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach Dz. U. Nr 220 z 2003 r. poz. 2181 z załącznikami nr 1-4.
4. Ogólne Specyfikacje Techniczne D - 07.02.01 Oznakowanie pionowe, Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych, Warszawa 1998.
5. Ogólne Specyfikacje Techniczne D - 07.01.01 Oznakowanie poziome, Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych, Warszawa 1998.